



Piotr Nowaczyk

ZACHODNIOPOMORSKI UNIWERSYTET TECHNOLOGICZNY W SZCZECINIE

## ZNACZENIE DZIAŁALNOŚCI REKREACYJNO-SPORTOWEJ W MAŁYCH PORTACH MORSKICH W POLSCE DLA SPOŁECZNO- -GOSPODARCZEGO ROZWOJU GMIN NADMORSKICH

Abstract

The importance of recreation and sports activities in small seaports in Poland for the social and economic development of seaside municipalities

The sailors' growing interest in small seaports initiated an intense process of tourist infrastructure development. In most of the examined ports, the sailing base has been expanded. The implementation of investments additionally increased the demand for sports and recreation services among sailors. The availability of modern havens and marinas brings many benefits for the local communities. New companies are being created that provide services to sailors: catering and hospitality, food and souvenir supplies. As a consequence, new jobs originate. Revenues of the local communities and the municipal budgets are growing. There are also many other social advantages, difficult to quantify. Investments in tourism infrastructure are financially unprofitable for their beneficiaries, i.e. public entities; however, they generate net benefits for the local communities.

**Key words:** sports and recreation activity, sea sailing, small seaports

**Słowa kluczowe:** działalność rekreacyjno-sportowa, żeglarstwo morskie, małe porty morskie

### WPROWADZENIE

Dla społeczności lokalnej małe porty morskie stanowią jeden z podstawowych czynników generujących miejsca pracy oraz dochód. Terytorialny zakres ich oddziaływania utożsamiany jest z obszarem gmin nadmorskich (Miszczuk 1999). Małe porty morskie należą do wielofunkcyjnych struktur gospodarczych; oprócz działalności rybackiej, przeżywającej w ostatnim okresie regres, realizowana jest działalność rekreacyjno-sportowa. Stanowi ona perspektywiczny obszar działalności portów (Kowalska 2010).

Głównym celem artykułu jest określenie znaczenia inwestycji rekreacyjno-sportowych małych portów morskich dla społeczno-gospodarczego rozwoju gmin nadmorskich. Aspekt społeczno-gospodarczy obejmuje korzyści ekonomiczne dla społeczności lokalnej, w szczególności miejsca pracy oraz dochód.

Poruszana w artykule problematyka jest aktualna oraz niezmiernie ważna. Zmiany zachodzące w działalności rekreacyjno-sportowej małych portów morskich nie zostały zakończone. Działalność rekreacyjno-sportowa wywiera duży wpływ na funkcjono-

wanie struktur portowych oraz rozwój obszarów nadmorskich (Kachniewska i wsp. 2012). Duża dynamika zmian zachodzących w działalności rekreacyjno-sportowej wymaga ciągłego uzupełniania wiedzy, a literatura przedmiotu dotycząca omawianej problematyki jest nadal skromna.

W artykule wyodrębniono zakres rzeczowy, czasowy oraz terytorialny. Zakres rzeczowy obejmuje działalność rekreacyjno-sportową małych portów morskich. Za jej miernik przyjęto liczebność jachtów i łodzi sportowych (jednostki turystyczne). Realizacja działalności rekreacyjno-sportowej związana jest ze wszechstronną obsługą jednostek turystycznych, które stacjonują w specjalnie do tego przygotowanych miejscach – przystaniach<sup>1</sup> lub marinach jachtowych<sup>2</sup>. Dlatego obsługa

<sup>1</sup> Przystań jachtowa – wyodrębniony obszar portów morskich przygotowany pod względem technicznym do obsługi ruchu żeglarskiego. Charakteryzuje się ograniczoną liczbą miejsc postojoych oraz brakiem infrastruktury towarzyszącej, np. gastronomicznej, hotelarskiej oraz umożliwiającej naprawy i zimowanie jednostek.

<sup>2</sup> Marina jachtowa – przygotowana pod wzglę-

ruchu żeglarskiego wymaga wyposażenia małych portów morskich w infrastrukturę turystyczną (Misztal i Szwanowski 2001). Zalicza się do niej głównie baseny oraz nabrzeża portowe. W jej skład może także wchodzić infrastruktura towarzysząca, np. obiekty gastronomiczno-hotelarskie, budynki sanitarne, hale do zimowania jednostek.

Zakres terytorialny obejmuje osiem małych portów morskich: Dziwnów, Kołobrzeg, Darłowo, Ustkę, Łebę, Władysławowo, Jastarnię oraz Hel. Umiejscowione są one na terenie dwóch nadmorskich województw: zachodniopomorskiego oraz pomorskiego. Reprezentują każdy odcinek polskiego wybrzeża Morza Bałtyckiego. Zmiany zachodzące w ich działalności rekreacyjno-sportowej wykazywały dużą dynamikę. Między portami występowały także znaczne różnice w realizacji badanej działalności.

Zakres czasowy ograniczono do lat 2009–2014. Podyktowane zostało to dostępnością danych statystycznych oraz wspomnianą już znaczną dynamiką zmian w działalności rekreacyjno-sportowej, która rozpoczęła się po roku 2009.

We wprowadzeniu artykułu zawarto główne założenia pracy. W pierwszym rozdziale dokonano charakterystyki procesu inwestycyjnego realizowanego w małych portach morskich w zakresie infrastruktury rekreacyjno-sportowej. Jej znaczenie dla stymulowania rozwoju społeczno-gospodarczego gmin nadmorskich przedstawiono w rozdziale drugim. W ostatnim rozdziale zostały opisane plany inwestycyjne związane z rozwojem działalności rekreacyjno-sportowej oraz możliwości ich finansowania. W podsumowaniu w sposób syntetyczny przedstawiono najważniejsze problemy poruszane w artykule.

Artykuł jest oparty na dostępnej literaturze przedmiotu oraz na materiałach pierwotnych zgromadzonych w latach 2014–2015. Pozyskano je metodą sondażu diagnostycznego – w formie ankiety oraz wywiadu pogłębionego skierowanego do przedstawicieli podmiotów zarządzających badanymi por-

tami. Na podstawie zebranych materiałów dokonano analizy ilościowej oraz przyczynowo-skutkowej zachodzących zjawisk.

#### CHARAKTERYSTYKA PROCESU INWESTYCYJNEGO REALIZOWANEGO W MAŁYCH PORTACH MORSKICH W ZAKRESIE INFRASTRUKTURY REKREACYJNO-SPORTOWEJ

Do roku 2013 port w Dziwnowie nie miał specjalistycznej infrastruktury do obsługi ruchu żeglarskiego, w którą wyposażone są przystanie lub mariny jachtowe. Jachty i łodzie sportowe stacjonowały przy ogólnodostępnych nabrzeżach portowych. Mogły one przyjąć niewielką liczbę jednostek rekreacyjno-sportowych, zaledwie około 40. Port w Dziwnowie nie zaspokajał potrzeb rosnącego ruchu turystycznego. Brakowało miejsc postojowych dla jednostek rekreacyjno-sportowych oraz infrastruktury towarzyszącej dla żeglarzy. Uwzględniając wymienione okoliczności, postanowiono wyjść naprzeciw potrzebom żeglarzy i w roku 2013 oddano do użytku przystań oraz marinę jachtową. Pierwsza z nich mogła przyjąć 30, a druga 60 jednostek.

Zasadniczymi elementami mariny jachtowej stały się nowo wybudowane nabrzeża, basen jachtowy oraz pomosty pływające. W skład infrastruktury towarzyszącej wchodziła instalacja wodno-energetyczna, budynek klubowy z salą konferencyjną, toalety, prysznic oraz pomieszczenia gospodarcze, biurowe i komercyjne. Przystań jachtową wybudowano na istniejącym już bulwarze Wybrzeża Kościuszkowskiego. Wyposażona została ona w pływające pomosty.

Koszt budowy opisanych obiektów wyniósł 8,3 mln zł. Źródłem ich finansowania stały się środki własne gminy (w wysokości 5,0 mln zł). Projekty otrzymały także dofinansowanie ze środków unijnych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007–2013 (w wysokości 3,3 mln zł).

Przed przebudową portu w Kołobrzegu jednostki rekreacyjno-sportowe stacjonowały w marinie jachtowej oraz przy nabrzeżach basenu rybackiego. Wymienione obiekty

dem technicznym do obsługi ruchu żeglarskiego, dysponująca większą liczbą miejsc postojowych oraz wyposażona w infrastrukturę towarzyszącą.

ulegały stopniowej dekapitalizacji. Obniżało to bezpieczeństwo stacjonujących w porcie jednostek turystycznych oraz samych żeglarzy. Obiekty nie były wyposażone w infrastrukturę towarzyszącą. Liczba miejsc postojowych w marinie jachtowej (64) z reguły zaspokajała potrzeby żeglarzy, jednak w okresach szczytu sezonu turystycznego żeglarze zmuszeni byli do postoju w innej części portu – w basenie rybackim. Opisane mankamenty stawały się coraz większym problemem, szczególnie w obliczu wzrastającego zainteresowania żeglarzy portem w Kołobrzegu. Dlatego w roku 2011 dokonano modernizacji marin jachtowej, a w roku 2012 basenu rybackiego. Koszt pierwszej inwestycji wyniósł 10,2 mln zł. Została ona w przeszłości 41% dofinansowana ze środków unijnych – w ramach Programu Operacyjnego „Innowacyjna Gospodarka 2007–2013”. Pozostała część środków pochodziła z budżetu gminy Kołobrzeg oraz Zarządu Portu Morskiego. Źródłem finansowania modernizacji basenu łodziowego były środki z Programu Operacyjnego „Ryby 2007–2013”. Jednak główny cel inwestycji stanowiła poprawa warunków prowadzenia działalności typowo rybackiej. Jednostki rekreacyjno-sportowe stacjonowały tam wyjątkowo – jak już wspomniano – głównie w okresie szczytu sezonu żeglarskiego.

Modernizacja marin jachtowej wyeliminowała jej braki. Odnowiono nabrzeża oraz wyposażono marinę w pomosty pływające, w czego następstwie wzrosło bezpie-

czeństwo stacjonujących tam jachtów i łodzi sportowych. Poszerzono zakres usług świadczonych w obrębie infrastruktury towarzyszącej. Żeglarze otrzymali dostęp do zaplecza serwisowego, bazy gastronomiczno-hotelarskiej oraz budynku sanitarnego. Na terenie marin zlokalizowana została sala wykładowa oraz hala do zimowania jednostek. Dodatkowo zagospodarowano cały teren portu jachtowego, tworząc chodniki, parkingi, plac zabaw i tereny zielone. W celu zwiększenia bezpieczeństwa żeglarzy marinę wyposażono w całodobową ochronę i monitoring.

Modernizacja marin jachtowej jeszcze bardziej zwiększyła zainteresowanie żeglarzy portem w Kołobrzegu. Dowodzą tego dane dotyczące liczby zawinięć jednostek do portu (tab. 1). Ich liczba rosła z roku na rok (oprócz okresu modernizacji marin jachtowej, w którym była ona niedostępna dla żeglarzy).

W Darłowie do roku 2013, w którym oddano do użytku przystań jachtową, nie prowadzono dokładnej ewidencji zawinięć jednostek rekreacyjno-sportowych. Cumowały one przy ogólnodostępnym nabrzeżu usteckim, pełniącym funkcję tymczasowej przystani kontenerowej. Mogła ona pomieścić zaledwie około 10 jednostek. Według danych szacunkowych w latach 2009–2012 port odwiedzało średnio od 150 do 250 jednostek rocznie, przy czym daje się zauważyć tendencję rosnącą. W sezonie turystycznym zaczęło brakować miejsc postojowych. Ponadto miejsce cumowania nie było chro-

Tab. 1. Liczba zawinięć jachtów i łodzi sportowych do małych portów morskich w latach 2009–2014

Nazwa portu	Lata					
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Dziwnów	b.d.	b.d.	500*	500*	1000*	1000*
Kołobrzeg	900	886	344	1049	1060	1077
Darłowo		150*–250*			545	611
Ustka			300*–400*			
Łeba	858	906	918	1169	1121	1214
Władysławowo	1000*	1000*	1000*	1000*	1000*	1000*
Jastarnia	600*	650*	700*	750*	800*	850*
Hel	2118	2166	2082	2149	2499	2780

\* dane szacunkowe, b.d. – brak danych

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od podmiotów zarządzających małymi portami morskimi

nione przed zafalowaniem, prądem rzeki Wieprzy i spływem kry lodowej.

Aby wyeliminować wymienione mankamenty, postanowiono wybudować nową przystań jachtową. Oddano ją do użytku w roku 2013. Koszt jej budowy wyniósł 1,2 mln zł. Źródłem finansowania inwestycji były środki unijne z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007–2013 (w wysokości 0,7 mln zł). Pozostała część środków pochodziła z budżetu gminy.

Nowa przystań jachtowa zwiększyła bezpieczeństwo stacjonujących jednostek rekreacyjno-sportowych. Została wyposażona w pomosty pływające, instalację wodno-elektryczną oraz miejsce do zimowania jednostek.

Po wybudowaniu przystani jachtowej zwiększyło się zainteresowanie żeglarzy portem, czego dowodem był przeszło dwukrotny wzrost zawinięć jednostek rekreacyjno-sportowych w latach 2013–2014. Wynikał on ze zwiększenia liczby miejsc postojowych – do 80, poprawy bezpieczeństwa cumowania oraz poszerzenia zakresu usług świadczonych żeglarzom. W porcie zaczęto organizować imprezy o charakterze żeglarskim, co jeszcze bardziej rozwinęło zainteresowanie przystanią jachtową.

Port w Ustce jako jedyny nie miał typowej przystani czy też mariny jachtowej. Jednostki rekreacyjno-sportowe cumowały przy nabrzeżach ogólnodostępnych w dwóch częściach portu. W części wschodniej, w basenie węglowym, stacjonowały jednostki rezydentów (ok. 20 miejsc postojowych), a w części zachodniej, przy nabrzeżu kołobrzeskim – jednostki odwiedzające port (ok. 15 miejsc postojowych). Liczba miejsc postojowych nie zaspokajała rosnącego zainteresowania żeglarzy portem. Żeglarze mieli jednak dostęp do sanitariatów, prądu oraz wody wraz z prysznicami w budynku jachtklubu Ustka.

Port w Łebie miał nowoczesną marinę jachtową. Została ona wybudowana w 1998 r. ze środków publicznych, tj. unijnych (w ramach programu PHARE) oraz z budżetu państwa.

Podstawowymi elementami mariny były pomosty pływające oraz basen jachtowy. Miała ona rozbudowaną infrastrukturę to-

warzyszącą: instalację wodno-energetyczną, budynek socjalny oraz zaplecze gastronomiczno-hotelarskie. Wyposażona została w pochylnie do wodowania łodzi, utwardzony plac do zimowania jachtów oraz parking dla samochodów. Istniała także możliwość drobnych napraw jednostek rekreacyjno-sportowych.

Marina jachtowa została przygotowana do jednoczesnego przyjęcia 120 jednostek. Ogólnie zaspokajała ona popyt na usługi turystyczne wśród żeglarzy, choć w sezonie letnim była często przepełniona. W okresie badawczym systematycznie rosła liczba zawinięć jednostek do portu. W roku 2014 wyniosła ona 1214 i była o 356, tj. o przeszło 40%, większa od wartości z roku 2009.

Mała przystań jachtowa w porcie we Władysławowie umożliwiała jednorazowe przyjęcie około 20 jednostek rekreacyjno-sportowych. Mogły one cumować przy pomostach we wschodniej części portu. Przystań powstała w roku 2002 jako pierwszy etap budowy kompleksowej mariny jachtowej. Żeglarze przebywający w porcie mogli liczyć na dostęp do wody oraz prądu. Budynek socjalny wyposażony był w WC i prysznice. Brakowało jednak pozostałych elementów infrastruktury towarzyszącej. Zainteresowanie żeglarzy portem we Władysławowie rosło od dawna; w sezonie letnim niejednokrotnie brakowało miejsc postojowych w przystani jachtowej i jednostki musiały korzystać z nabrzeży w innych częściach portu.

W latach 2009–2012 przystań jachtowa w Jastarni mogła pomieścić około 52 jednostek rekreacyjno-sportowych. Dzięki rozbudowie w roku 2013 została ona przystosowana do przyjęcia 80 jednostek. Wartość inwestycji wyniosła około 150 tys. zł; koszty zostały w całości pokryte ze środków własnych gminy Jastarnia. Zainteresowanie żeglarzy portem zwiększało się z roku na rok. Szacunkowa liczba jednostek zawijających do portu kształtowała się w przedziale od 600 do 850 rocznie.

Przystań jachtowa wyposażona była w dwa pomosty do cumowania jednostek; istniała możliwość ich slipowania. Żeglarze mieli do dyspozycji budynek socjalny, a stanowiska postojowe wyposażone zostały w instalację wodno-energetyczną. Dodatkowo

żeglarze mogli liczyć na drobne naprawy swoich jednostek. Na terenie przystani stworzono także warunki do ich zimowania.

Przystań jachtowa na Helu, do momentu jej rozbudowy w 2013 r., mogła pomieścić niewielką liczbę jednostek rekreacyjno-sportowych – około 20. Istniała jednak możliwość ich cumowania przy nabrzeżach spełniających inne funkcje. Przystań nie zaspokajała rosnącego popytu na usługi turystyczne wśród żeglarzy. Coraz większa dekapitalizacja infrastruktury przyczyniała się do obniżania jakości świadczonych usług. Zagrożone było bezpieczeństwo korzystających z przystani żeglarzy, a infrastruktura towarzysząca była przestarzała i nie spełniała oczekiwań gości. Dlatego w 2013 r. dokonano przebudowy przystani. Liczbę miejsc postojowych zwiększono do 55. Poprawiono bezpieczeństwo postoju jednostek turystycznych, wyposażając stanowiska postojowe w knagi cumownicze, elementy odbojowe, drabinki bezpieczeństwa oraz sprzęt ratowniczy. Zainstalowano instalację wodno-energetyczną, a żeglarze otrzymali dostęp do sanitariatów.

#### ZNACZENIE DZIAŁALNOŚCI REKREACYJNO-SPORTOWEJ W MAŁYCH PORTACH MORSKICH DLA ROZWOJU SPOŁECZNO- -GOSPODARCZEGO GMIN NADMORSKICH

Rozpoczęty w okresie badawczym proces inwestycyjny w znacznym stopniu przyczynił się do rozwoju działalności rekreacyjno-sportowej małych portów morskich (Heflich 2011). W pięciu spośród badanych struktur dokonano modernizacji, przebudowy lub budowy nowych przystani oraz marin jachtowych. Pozostałe trzy porty planowały realizację inwestycji w niedalekiej przyszłości. Dzięki inwestycjom zwiększyła się liczba miejsc postojowych dla jachtów. Poszerzył się zakres oraz poprawiła się jakość usług oferowanych żeglarzom. Wymienione następstwa procesu inwestycyjnego przyczyniły się do wzrostu zainteresowania żeglarzy marinami i przystaniami jachtowymi (Suszyński 1991). To zaś przełożyło się na wiele korzyści o charakterze społeczno-gospodar-

czym dla lokalnej społeczności (Łapko 2015). Szacuje się, że w następstwie zrealizowanych inwestycji docelowo powstanie około 14 podmiotów gospodarczych<sup>3</sup>. Będą one świadczyć usługi gastronomiczno-hotelarskie oraz zapatrywać turystów w produkty spożywcze i pamiątkarskie<sup>4</sup>. Powstałe podmioty gospodarcze będą zatrudniać około 50 osób<sup>5</sup>. Rozwój lokalnego rynku pracy przyczyni się do wzrostu dochodów mieszkańców. Lokalne samorządy odniosą korzyści z tytułu wzrostu wpływów podatkowych.

Respondenci wymieniali także inne korzyści związane z rozwojem działalności rekreacyjno-sportowej portów, trudne do wyceny pieniężnej, a wpływające w sposób pośredni na lokalny rozwój społeczno-gospodarczy. Można do nich zaliczyć m.in. zwiększenie zainteresowania żeglarstwem wśród młodzieży i osób dorosłych oraz wzrost znaczenia portów w świecie żeglarskim. Zjawiskom tym sprzyjają organizowane dla żeglarzy różnego rodzaju koncerty, regaty, imprezy sportowe oraz uroczystości związane z żeglarstwem i turystyką morską. Rozwój żeglarstwa ma pozytywny wpływ na promocję portów jako ośrodków rozwoju sportów wodnych i rekreacji nadmorskiej. Stymuluje on rozwój szkolnictwa morskiego, rybackiego i rekreacyjnego, jak również sprzyja integracji społeczności lokalnej.

<sup>3</sup> W studium wykonalności badanych projektów inwestycyjnych założono, że w portach w Dziwnowie, Kołobrzegu oraz Darłowie powstaną po cztery podmioty gospodarcze. Natomiast w portach w Jastarni i na Helu, ze względu na znacznie mniejsze rozmiary inwestycji, działalność gospodarczą rozpocznie po jednym podmiocie gospodarczym.

<sup>4</sup> W studium wykonalności projektów założono, że będą to następujące podmioty: bar/restauracja, kramik lub stragan z pamiątkami, sklep spożywczy oraz pensjonat/hotelik.

<sup>5</sup> Założono, że budowa nowej marina lub przystani jachtowej wygeneruje około dziesięć stałych i sześć sezonowych miejsc pracy, a modernizacja wymienionych obiektów przyczyni się do powstania około sześciu stałych i po jednym sezonowym miejscu pracy.

## PERSPEKTYWY ROZWOJU DZIAŁALNOŚCI REKREACYJNO- SPORTOWEJ W MAŁYCH PORTACH MORSKICH

W przypadku każdego z badanych portów istniał plan rozwoju działalności rekreacyjno-sportowej ze względu na jej perspektywiczny charakter (Andruszkiewicz 2001). W planach dotyczących Dziwnowa, Kołobrzegu, Darłowa, Łeby, Władysławowa, Jastarni oraz Helu uwzględniono modernizację lub rozbudowę dotychczasowych przystani lub marin jachtowych. Podmiot zarządzający portem w Dziwnowie zamierzał zmodernizować dotychczasowe oraz wybudować nowe nabrzeża do celów turystyki morskiej. W Kołobrzegu planowano rozbudować marinę jachtową, by mogła jednocześnie przyjmować do 300 jednostek. W Darłowie zamierzano wybudować halę do zimowania jednostek oraz rozbudować infrastrukturę towarzyszącą w celu rozszerzenia zakresu świadczonych usług. Marina w Łebie wymagała niewielkiej modernizacji oraz budowy dwóch obiektów hotelowych. Porty we Władysławowie, w Jastarni oraz na Helu miały poszerzyć świadczone usługi o bazę hotelarsko-gastronomiczną. Dodatkowo przystań we Władysławowie wymagała rozbudowy. W porcie w Ustce planowano natomiast budowę nowej marina jachtowej, a w porcie w Łebie – przystani. Realizacja zamierzeń inwestycyjnych bez wątpienia przyczyni się do powstawania nowych podmiotów gospodarczych, a tym samym do lokalnego rozwoju społeczno-gospodarczego.

Projekty infrastrukturalne, do których należą przystanie i marina jachtowe, charakteryzują się wysoką kapitałochłonnością (Brzozowska 2006). Dodatkowo generowane przez nie dochody z reguły nie pokrywają początkowych nakładów inwestycyjnych ani kosztów bieżącej eksploatacji (Zieziula i Nowaczyk 2011). Obiekty te cechuje więc ujemna rentowność finansowa dla ich beneficjentów, którymi są podmioty publiczne – jednostki samorządu terytorialnego oraz komunalne podmioty zarządzające marinami lub przystaniami jachtowymi. Inwestycje wymagają zatem subsydiowania. Nie można ich jednak oceniać wyłącznie na podstawie

dochodowości bezpośredniej, tzn. rachunku finansowego ich właścicieli (Misztal 1994). Jak już wspomniano, z działalnością przystani oraz marin jachtowych wiąże się wiele korzyści dla lokalnej społeczności, które w znacznym stopniu przewyższają straty finansowe beneficjentów inwestycji (Sierak i Górniak 2011). Dlatego w ogólnym bilansie realizacja planów inwestycyjnych pozwoli na osiągnięcie społeczno-gospodarczych korzyści netto.

Przewiduje się, że beneficjentami inwestycji pozostaną podmioty publiczne – jednostki samorządu terytorialnego. Małe porty morskie są strukturami o charakterze lokalnym, dlatego odpowiedzialność za ich rozwój powinna spoczywać na gminach portowych. Ponadto celem jednostek samorządu terytorialnego jest zaspokajanie zbiorowych potrzeb lokalnej społeczności poprzez m.in. generowanie nowych miejsc pracy i dochodu dla mieszkańców. Wreszcie, ze względu na deficytowość finansową inwestycji infrastrukturalnych, do których zalicza się marina i przystanie jachtowe, tylko podmioty publiczne są w stanie je realizować (Saar 2011).

Jeśli chodzi o źródła finansowania inwestycji, to obok środków własnych beneficjentów do dyspozycji pozostają też środki unijne. Są one zarezerwowane na rozwój infrastruktury turystycznej w budżetach krajowych oraz regionalnych programów operacyjnych.

## PODSUMOWANIE

Wszystkie badane małe porty morskie dostrzegały swoją szansę rozwoju w rozbudowie bazy rekreacyjno-sportowej. Wynikało to z rosnącego zainteresowania żeglarzy małymi strukturami portowymi i zapoczątkowało intensywny proces inwestycyjny. W okresie badawczym dokonano inwestycji w pięciu portach, a pozostałe trzy miały je w planach. Ich realizacja dodatkowo zwiększyła zainteresowanie żeglarzy portami.

Unowocześnianie infrastruktury żeglarskiej małych portów morskich przynosi wiele korzyści społecznościom lokalnym. Powstają nowe podmioty gospodarcze, które świadczą żeglarzom usługi gastronomiczno-hotelar-

skie oraz zaopatrują ich w produkty spożywcze i pamiątkarskie. W ten sposób generowane są nowe miejsca pracy oraz dochód dla lokalnej społeczności. Gminy portowe uzyskują korzyści z tytułu wzrostu wpływów podatkowych. Z rozwojem działalności rekreacyjno-sportowej wiążą się także korzyści trudne do wyceny pieniężnej, takie jak promocja portów oraz gmin portowych, integracja społeczności lokalnej, wzrost jej zainteresowania żeglarstwem oraz stymulacja rozwoju szkolnictwa morskiego.

Inwestycje w infrastrukturę żeglarską charakteryzują się wysoką kapitałochłonnością. Dochody uzyskiwane z przystani i marin jachtowych nie pokrywają początkowych nakładów inwestycyjnych ani kosztów ich eksploatacji. Inwestycje są więc deficytowe dla beneficjentów i wymagają subsydiowania, generują jednak korzyści netto dla społeczności gmin portowych.

Wszystkie badane małe porty morskie miały w planach rozwój działalności rekreacyjno-sportowej. Głównymi beneficjentami inwestycji nadal będą jednostki samorządu terytorialnego. Są one naturalnymi gospodarzami małych struktur portowych, ponadto w swojej działalności gospodarczej nie kierują się maksymalizacją zysku, lecz zaspokajaniem zbiorowych potrzeb mieszkańców – tworzeniem miejsc pracy oraz dochodu.

Źródłem finansowania inwestycji, oprócz środków własnych gmin portowych, pozostaną środki unijne programów operacyjnych na poziomie krajowym oraz regionalnym.

## BIBLIOGRAFIA

- Andruszkiewicz W. (2001) Turystyka szansą rozwoju społeczno-gospodarczego regionów nadmorskich, [w:] Szwichenberg A. (red.), XVII Sejmik Morski, Zeszyty Morskie – XVII Sejmik Morski, Gdańsk, 21–44.
- Brzozowska K. (2006) Specyfika projektów inwestycyjnych w sektorze publicznym, [w:] Kożuch A., Brzozowska K. (red.), Współczesne problemy zarządzania finansami lokalnymi, Fundacja Współczesne Zarządzanie, Kraków, 91–92.
- Heflich W. (2011) Twarzą do wody, *Magazyn Sportów Wodnych „Żagle”*, 8, 5.
- Kachniewska M., Nawrocka E., Niezgodą A., Pawlicz A. (2012), Rynek turystyczny. Ekonomiczne

zagadnienia turystyki, Kluwer Business, Warszawa.

- Kowalska U. (2010) Porty lokalne w strategii rozwoju miast i gmin nadmorskich, [w:] Salmonowicz H. (red.), Polska gospodarka morska – restrukturyzacja, konkurencyjność, funkcjonowanie, rozwój, Kreos, Szczecin, 293–307.
- Łapko A. (2015) Turystyka żeglarska, Bel Studio, Warszawa.
- Miszczuk J. (1999) Problemy małych i średnich portów morskich z punktu widzenia administracji państwowej, [w:] Małe porty morskie oraz ich otoczenie lokalne i regionalne – XV Sejmik Morski, FOKA, 67–74.
- Misztal K. (1994) Porty morskie w Unii Europejskiej, UG, Gdańsk.
- Misztal K., Szwankowski S. (2001) Organizacja i eksploatacja portów morskich, UG, Gdańsk.
- Saar M.A. (2011) Jak samorządy lokalne mogą wspierać rozwój przedsiębiorczości?, CeDeWu Wydawnictwo Fachowe, Warszawa.
- Sierak J., Górniak R. (2011) Ocena efektywności i finansowanie projektów inwestycyjnych jednostek samorządu terytorialnego współfinansowanych funduszami Unii Europejskiej, SGH, Warszawa.
- Suszyński A. (1991) Wpływ turystyki na poziom społeczny i gospodarczy jednostek administracji na przykładzie województwa koszalińskiego, [w:] VI Sejmik, PAX, Warszawa, 73–82.
- Zieziula J., Nowaczyk P. (2011) Wybrane aspekty funkcjonowania morskich portów rybackich w Polsce, PTE, Szczecin.

Praca wpłynęła do Redakcji: 12.10.2015  
Praca została przyjęta do druku: 13.10.2015

*Adres do korespondencji:*

Piotr Nowaczyk  
Katedra Marketingu  
Zachodniopomorski Uniwersytet  
Technologiczny  
ul. Żołnierska 47  
71-210 Szczecin  
e-mail: piotr.nowaczyk@zut.edu.pl